GRAN PREMIO DI SPAGNA A Barcellona tanti temi resi ancora più attuali dagli avvenimenti delle ultime due settimane

Circuito di Montmelò, crocevia della stagione

La Ferrari rilancia la sfida con la F2003Ga. Fia: le nuove regole in vigore dal 2004

MONTMELÒ A Barcellona la Ferrari porta all'esordio la monoposto dedicata all'Avvocato in un clima di spiccato revisionismo.

Gli eventi che nelle ultime settimane sono franati addosso a una Formula Uno in crisi di identità, hanno trasformato il Gp di Spagna in un inevitabile momento chiarificatore. La morte di mamma Schumacher, la leadership McLaren, la crisi di pubblico. Che c'è dietro l'angolo per il Circus? Interessi contrapposti, tensioni e paure. In questo micidiale cocktail, gonfio di umori e di fredde sensazioni, troviamo presente e futuro di uno sport che si è crogiolato troppo a lungo nel grasso che colava, durante gli anni delle vacche grasse, finendo per perdere senso della misura e delle capacità di gestione.

In questa sede non è il caso di rifare la storia, greve, degli errori commessi negli ultimi anni. Contrappuntati da scelte folli che hanno avuto, come unico risultato, quello di tagliare ogni rapporto fisico tra il pubblico e i piloti.

Oggi se Bernie Ecclestone&C. si ritrovano tra le mani una sorta di giocattolo alieno, i cui protagonisti possono tranquillamente pigliare le sembianze di un personaggio da videogame, tanto non c'è pericolo che qualcuno possa svelare l'arcano, tra paddock blindati e interviste registrate a circuito chiuso, la colpa è anche dei costruttori. Che hanno supinamente accettato, in nome dei soldi (tanti), di venire relegati dietro le quinte, comprimari muti di uno spettacolo gestito da manager che con lo sport e la passione popolare, purtroppo, hanno poco da spartire.

E allora è inutile stupirsi se nel weekend di Imola, complice la Pasqua (ma era già successo, e non aveva inciso), si è riusciti a raccattare meno di 80 mila spettatori.

Quante persone, quante famiglie, quante coppie sono disposte a pagare oltre 300 euro a testa per assistere a un'ora e mezzo di deludente show? E le monoposto in pista? Sono ancora 20 perchè la lobby di mutuo soccorso dell'assocostruttori è intervenuta per ripianare stati debitori da fallimento immediato. In caso contrario sarebbero saltati sia gli accordi televisivi, sia i contratti di sponsorizzazione. Diciamolo: siamo alla raschiatura del barile. E dal 2006, anno primo dell'era no smoking anche in Formula Uno, qualche sprovveduto pensa che il carrozzone miliardario posso continuare a vivere anche senza il contributo dei (finora) munifici sponsor tabaccai? No, cambierà tutto in Formula Uno. Peccato non essere stati previdenti, e non avere iniziato prima un processo di austerity tanto doveroso quanto salutare.

Michael Schumacher ieri ha realizzato il miglior tempo.

Nell'attesa di capire se Ecclestone e soci riusciranno a tenere le mani sul bastone di comando ancora a lungo, alla pista di Barcellona chiediamo risposte per tre quesiti.

1. Michael Schumacher sarà riuscito a metabolizzare la morte della madre e le relative polemiche?

2. Kimi Raikkonen e la rediviva McLaren Mercedes saranno ancora in grado di rintuzzare le velleità di rivalsa della Ferrari?

3. La nuova rossa, competitiva ma fragile (per ora), riuscirà a essere immediatamente competitiva come la gloriosa monoposto che l'ha preceduta? A margine, attendiamo lumi anche da Pizzonia, il giovane brasiliano che la Jaguar vorrebbe scaricare per sostituirlo con l'austriaco Wurz (ex Benetton). Pizzonia fino all'anno scorso era descritto come uno dei talenti emergenti dell'automobilismo mondiale. Una schiappa sopravvalutata o l'ha rovinato Lauda? Fateci sapere. E dateci notizie anche di Trulli, desaparecido all'ombra di Alonso.

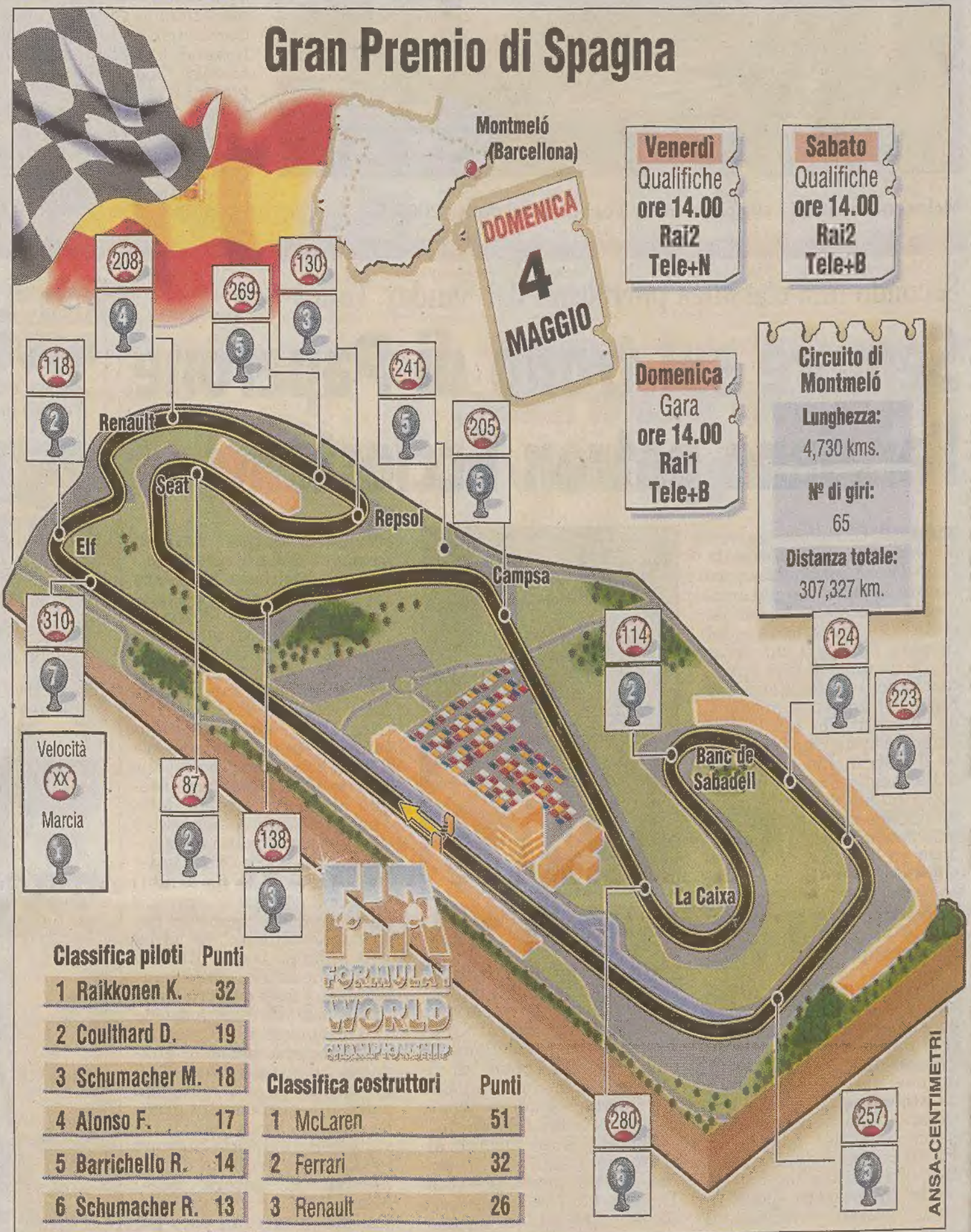
Intanto per quest'anno il campionato di Formula Uno proseguirà sulla base delle regole finora stabilite. Dal 2004 saranno vietati il cambio automatico e il dispositivo automatico di partenza. Questo l'accordo raggiunto dalle scuderie e avallato dalla Fia, che ha diffuso un comunicato ufficiale per riassumere quali saranno le nuove regole della F1.

In base a un «accordo unanime» questa la nuova normativa a partire dal 2004: elettronica, no al cambio automatico, no al launch control, sì al controllo di trazione «anche perchè l'eliminazione di questo dispositivo - precisa la Fia - avrebbe comportato costi addizionali significativi», no alla bidirezionale, ammessa solo la telemetria dall'auto al box. Motori: sì a un solo motore per l'intero weekend. Se il motore dovesse rompersi e le scuderie decidessero di cambiarlo, perderanno dieci posti in griglia. Comunicazioni radio: la Fia potrà accedere alle comunicazioni via radio tra scuderie e piloti. Qualora, però, volesse anche utilizzarle a fini commerciali, dovrà prima accordarsi con i team.

Riccardo Roccato

Classifica piloti	Punti
1 Raikkonen K.	32
2 Coulthard D.	19
3 Schumacher M.	18
4 Alonso F.	17
5 Barrichello R.	14
6 Schumacher R.	13

Classifica costruttori	Punti
1 McLaren	51
2 Ferrari	32
3 Renault	26

Le date del mondiale

Data	Gran Premio	Circuito
9 marzo	AUSTRALIA	MELBOURNE
23 marzo	MALESIA	SEPANG
6 aprile	BRASILE	INTERLAGOS
20 aprile	SAN MARINO	IMOLA
4 maggio	SPAGNA	BARCELLONA
18 maggio	AUSTRIA	ZELTWEG
1 giugno	MONACO	MONTECARLO
15 giugno	CANADA	MONTREAL
29 giugno	EUROPA	NURBURGRING
6 luglio	FRANCIA	MAGNY-COURS
20 luglio	G. BRETAGNA	SILVERSTONE
3 agosto	GERMANIA	HOCKENHEIM
17 agosto	UNGHERIA	BUDAPEST
14 settembre	ITALIA	MONZA
28 settembre	STATI UNITI	INDIANAPOLIS
12 ottobre	GIAPPONE	SUZUKA

ANSA-CENTIMETRI

LE PROVE DEL VENERDÌ

Solo la Renault dell'italiano Trulli riesce a inserirsi tra le due Ferrari. Lontani tutti i principali avversari del mondiale 2003

Schumi già il più veloce al volante della «rossa» dell'Avvocato

MONTMELÒ Nel nome e col nome di Gianni Agnelli. La nuova Ferrari F2003-Ga per la prima volta nella sua vita ha messo le ruote su una pista di Formula Uno e ha già lasciato indietro tutti. Sul circuito di Montmelò, nella prima sessione di qualifiche del Gran Premio di Spagna, miglior tempo per Michael Schumacher e la F2003-Ga con 1'17"130 (lo scorso anno la pole era stata di 1'16"364) al termine di un giro pressochè perfetto se si considera che la macchina è all'esordio assoluto. La nuova monoposto è riuscita a rifilare qualcosa come 7 decimi al più vicino degli avversari diretti, Kimi Raikkonen, su McLaren, che non è andato al di là dell'8.o tempo, staccato di 732 millesimi.

Per Rubens Barrichello che ha ottenuto un più che onorevole 3.o tempo a appena 88 millesimi dal compagno di squadra, l'esordio in pista della nuova monoposto dedicata all'Avvocato può considerarsi più che positivo. Tanto più che il brasiliano ha corso con il muletto adattato dalla squadra a tempo di record. Solo la Renault di Jarno Trulli è riuscita a tenere il passo delle due Ferrari. Il pilota italiano, che ha detto di gradire molto sia il tracciato, sia le alte temperature del circuito di Montmelò (40 gradi la temperatura dell' asfalto), ha ottenuto il 2.o tempo a soli 19 millesimi da Schumacher e di 69 millesimi più veloce di Rubens Barrichello. Un successo in termini di prestazione assoluta.

Dietro alla due Ferrari e alla sempre più convincente Renault di Trulli, nel caldo già estivo della Catalogna non sono mancate le sorprese. Il 4.o tempo è stato infatti ottenuto da Cristiano Da Matta con la Toyota (a 313 millesimi), 5.o Jenson Button su Bar Honda (a 483), 6.o Olivier Panis con l'altra Toyota (a 616), 7.o Mark Webber con la Jaguar (a 663).

A giudicare dai tempi, gli avversari diretti della Ferrari sembrano lontani. David Coulthard ha infatti ottenuto solo il 9.o tempo a 930 millesimi da Schumacher, e ancor peggio hanno fatto le due Bmw-Williams: 11.o Ralf Schhumacher a 1.279, addirittura 14.o Juan Pablo Montoya a 1.477.

Che la Ferrari ci tenesse a far bene fin dalla sua prima uscita in pista non era una novità. Lo aveva detto Todt alla vigilia, lo hanno dimostrato i piloti sul campo. Del resto negli ultimi quattro anni la nuova Ferrari ha sempre vinto all'esordio. A maggior ragione vuole vincere quest'anno, in nome e col nome di Gianni Agnelli.

TIVÙ

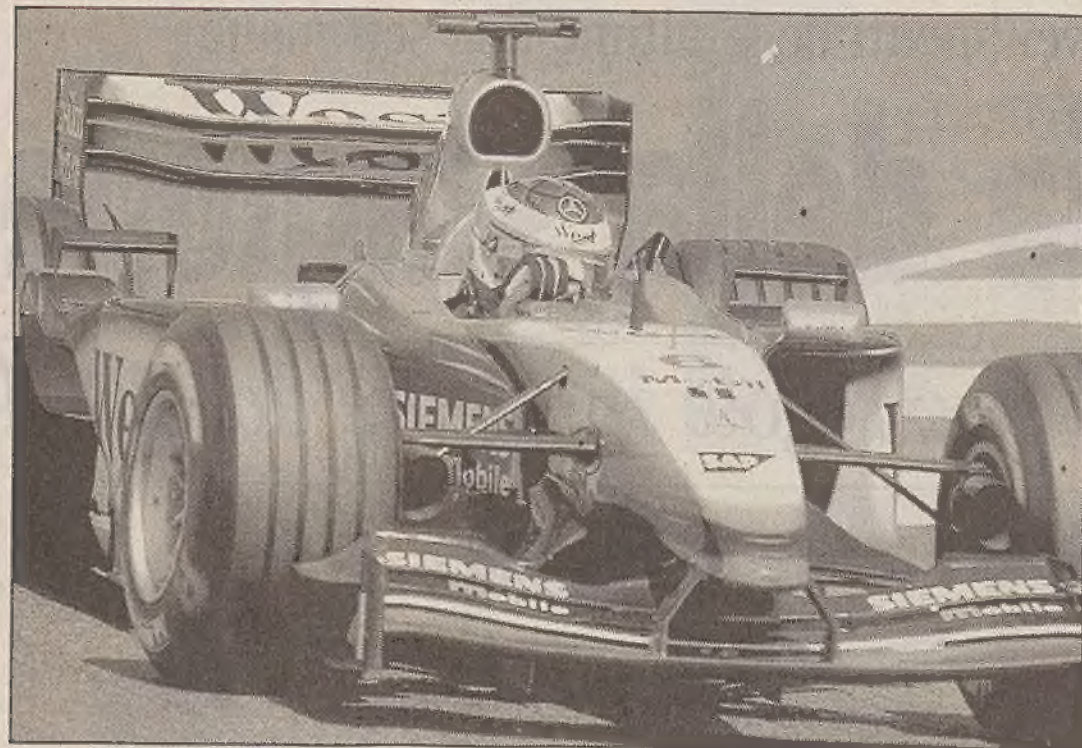
Appuntamenti davanti al video

MONTMELÒ Consueto doppio appuntamento per gli appassionati di Formula Uno che potranno seguire il Gp di Spagna sia sulla Rai sia su Tele+. Vediamo giorno per giorno quali sono gli appuntamenti da non mancare. Oggi dalle 9 alle 9.45 e dalle 10.15 alle 11 su Tele+ Nero diretta delle sessioni di prove libere. Dalle 14 alle 15 su Tele+ Bianco e su Rai2 tocca alla seconda sessione di prove per le qualifiche. Si arriva così alla gara, domani, che potrà essere seguita a partire dalle 14 su Rai1 e su Tele+ Bianco.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA Anche la McLaren già battuta dalla F2002 potrebbe subire la nuova di Maranello

La Williams si fa ancora desiderare

Per la competitività il team rimanda alla seconda metà della stagione

McLaren (con Kimi Raikkonen alla guida) distanti dalla F2003-Ga.

MONTMELÒ L'inatteso successo di Melbourne ha consentito alla McLaren di gonfiare il petto. Sulla quasi vittoria di Interlagos nessuno a Woking ha avuto il coraggio di recriminare, ritenendo che il piazzamento fosse ancor più importante, in considerazione del doppio zero marcato dalla Ferrari. Ma dopo il Gp di San Marino le monoposto d'argento dovrebbero preoccuparsi.

In fondo sono risultate, in condizioni di gara «normali», decisamente inferiori alle Rosse del 2002. Ron Dennis ha fatto buon viso a cattivo gioco, salvando la faccia grazie ad un pit stop in meno della concorrenza, ma se a Imola ha subìto da una vettura pronta per la pensione come potrà assorbire l'arrivo in pista della F2003 Ga? Con la classe cristallina di un Raikkonen che va ormai affermandosi? Oppure con il lancio della nuova Mp4/18, previsto comunque non prima del Gp del Canada? Dalla parte della McLaren ci sono la classifica e un sistema di punteggi che premia gare conservative, come Raikkonen potrebbe permettersi per qualche gara. Chi invece teme il tracollo, non appena la Ferrari avrà il primo ufficiale confronto diretto con le rivali, è la Williams, già 28 punti dietro la McLaren.

Frank Williams non si fa troppe illusioni a breve termine ma è per la seconda parte di stagione che ha dato appuntamento agli appassionati per cercare di spuntarla in qualche gara. La Fw25 continua a palesare uno scarso bilanciamento aerodinamico che la manda in crisi sui circuiti guidati, inoltre il propulsore Bmw che l'anno passato aveva varcato la soglia dei 19.000 giri non è sin qui segnalato per la straordinaria potenza. Piuttosto è proprio la decisione della Bmw a tenere sulle spine Frank Williams e la proroga delle attuali attese non ha fatto altro che allungare i tempi prima che i vertici della Casa bavarese decidano il loro futuro in F1.

L'idea di creare una monoposto dal nulla sembra irrealizzabile e anche se Gerhard Berger se ne andrà prima della fine del campionato in corso, potrebbero essere proprio un paio di vittorie a incoraggiare la Bmw a equipaggiare anche per il prossimo anno le claudicanti Williams.

La Williams affronta la trasferta di Barcellona, con tanti dubbi e incertezze. La gara sul circuito spagnolo è infatti uno degli appuntamenti più esigenti del calendario, una pista dove non è facile trovare il compromesso giusto per l'assetto. In casa Williams, però, i test di fine marzo fatti a Barcellona avevano lasciato ben sperare. Ralf cercherà di dare tutto: «Barcellona è un circuito esigente con quattro curve ad alta velocità e un'influenza particolare del vento. È situato su una collina per cui ci sono importanti esigenze aerodinamiche. È per quello che passiamo molto tempo a Barcellona per effettuare prove. Ci risulta molto difficile trovare un buon set-up ma con l'intenso sviluppo che abbiamo effettuato sul telaio e i miglioramenti portati a livello dell'aerodinamica, sono piuttosto ottimista».

L'albo d'oro

Anno	Pilota	Scuderia
1951	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo
1954	Mike Hawthorn	Ferrari
1968	Graham Hill	Lotus
1969	Jackie Stewart	Matra
1970	Jackie Stewart	March
1971	Jackie Stewart	Tyrrell
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus
1973	Emerson Fittipaldi	Lotus
1974	Niki Lauda	Ferrari
1975	Jochen Mass	McLaren
1976	James Hunt	McLaren
1977	Mario Andretti	Lotus
1978	Mario Andretti	Lotus
1979	Patrick Depailler	Ligier
1981	Gilles Villeneuve	Ferrari
1986	Ayrton Senna	Lotus
1987	Nigel Mansell	Williams
1988	Alain Prost	McLaren
1989	Ayrton Senna	McLaren
1990	Alain Prost	Ferrari
1991	Nigel Mansell	Williams
1992	Nigel Mansell	Williams
1993	Alain Prost	Williams
1994	Damon Hill	Williams
1995	Michael Schumacher	Benetton
1996	Michael Schumacher	Ferrari
1997	Jacques Villeneuve	Williams
1998	Mika Hakkinen	McLaren
1999	Mika Hakkinen	McLaren
2000	Mika Hakkinen	McLaren
2001	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Michael Schumacher	Ferrari

ANSA-CENTIMETRI

Secondo una classifica pubblicata dal Sunday Times

Sempre sul trono di Paperone l'anziano patron Ecclestone

MONTMELÒ Chi è il Paperon dè Paperoni della Formula Uno? Pochi dubbi, è sempre Bernie Ecclestone, naturalmente. Secondo l'annuale statistica pubblicata dal Sunday Times, il cui unico limite è quello di fare riferimento ai soli residenti nel Regno Unito, il settantunenne «burattinaio» del Circus della Formula Uno ha portato il patrimonio proprio e della moglie Slavica a circa 4320 milioni di euro. Grazie alla crisi economica che non ha consentito a chi lo precedeva in classifica di incrementare adeguatamente la propria ricchezza, Ecclestone è addirittura risalito dal quinto al terzo posto tra i più abbienti sudditi di Sua Maestà.

Figlio di capitano di un motopeschereccio è riuscito a rimanere a galla nonostante il fallimento del progetto pay-per-view, i cui diritti (azioni Slec) erano gestiti da Ecclestone. Lo stesso quotidiano inglese inserisce nel patrimonio del boss della F1 un centro shopping asiatico, oltre ad un hotel e uno chalet in Svizzera, quest'ultimo valutato 6 milioni di euro.

Bernie Ecclestone

Gli introiti che Bernie riceve ogni anno dalla pubblicità e dall'esclusivo servizio di hospitality che ai Gran Premi è chiamato Paddock club consentirebbero di finanziare per una stagione tre piccole scuderie come Sauber, Jordan e Minardi.

Distanti anni luce gli altri magnati della F1. Il primo è l'ex meccanico Ron Dennis (180.o), possessore di circa 720 milioni e curiosamente appaiato alla rockstar Mick Jagger; il team manager della McLaren pare però destinato a scalare rapidamente altre posizioni. Segue Frank Williams (228.o), che in trent'anni di massima formula ha sommato denaro e beni per oltre 340 milioni, mentre il dt della scuderia di Grove, Patrick Head, deve accontentarsi di una più modesta 516.a posizione con «soli» 115 milioni all'attivo. Meglio di lui l'ex iridato della Ferrari Jody Scheckter (316.o), sudafricano ma residente in Gran Bretagna, che sette anni fa ha venduto la sua società di armi da fuoco e che ora vanta un patrimonio stimato in circa 180 milioni. David Richards, traghettatore alla Benetton dopo i fasti dell'era Briatore e ora alla Bar possiede 150 milioni (è 401.o) ma deve gran parte dei suoi guadagni all'acquisto nel 2000 dei diritti tv del mondiale rally, investimento in grande crescita. Tra i piloti il tre volte iridato Jackie Stewart (484.o) è accreditato di 125 milioni. E ancora Nigel Mansell (832.o) con una settantina di milioni, poco più indietro c'è Irvine.

GP di Spagna: così l'anno scorso

POLE POSITION

Michael Schumacher (Ferrari) in 1'16"364

ALL'ARRIVO		Tempo
1. M. Schumacher	Ferrari	1h30'29"981
2. J. Montoya	Williams	a 35"630
3. D. Coulthard	McLaren	a 42"623
4. N. Heidfeld	Sauber	a 1'06"697
5. F. Massa	Sauber	a 1'18"973
6. H. Frentzen	Arrows	a 1'20"430

LEADERS DELLA CORSA		Giri al comando	N° di giri al comando
Michael Schumacher	Ferrari	1-65	65

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA		Tempo
Michael Schumacher	Ferrari	1'20"355

Oltre ai già affermati piloti della F1 Fisichella e Trulli

Bobbi collaudatore della Minardi new entry italiana nel Circus

MONTMELÒ Quanti sono i piloti italiani oggi impegnati in Formula Uno? Due vien da dire, un numero che da troppe stagioni non cresce. In realtà quest'anno è aumentato di una unità, perché ai consolidati Fisichella e Trulli si è aggiunto Matteo Bobbi, per quanto esclusivamente nelle vesti di collaudatore. Il merito (oltre che al pilota, ovviamente) si deve una volta di più al Minardi Team, autentica scuola di Formula Uno per i nostri conduttori.

Dagli albori trascorsi in compagnia dei fedeli Nannini e Martini fino al recente passato condiviso proprio con Trulli e, poco prima, con Fisichella. Precedenti che non mancano davvero per attizzare l'ottimismo del ventiquattrenne Bobbi.

Il quale attualmente alterna l'impegno in Minardi e quello a bordo della Ferrari 550 Maranello Scuderia Italia, vettura con cui gareggia e vince (in coppia con Thomas Biagi) nel Campionato del Mondo Gt Fia. Anche di questo parliamo con lo stesso pilota.

Matteo, due settimane fa a Imola hai esordito ufficialmente come collaudatore Minardi, proprio il venerdì prima del Gp. Un momento indimenticabile.

«Sì, è stato senz'altro bello provare nel corso del weekend di gara, davanti al pubblico. Ma l'esito del test è stato negativo, purtroppo a pochi giri dall'inizio un guasto a un sensore nel motore mi ha bloccato ai box. Proprio mentre progredivo nei tempi...».

Se ne riparla a Barcellona?

«Non sono in grado di dirlo. È probabile che già in Spagna ritorni in pista, ma sarà la squadra a decidere. Ho un contratto con loro per tutta la stagione, io sono a disposizione».

Hai ricevuto consigli particolari dai tuoi colleghi piloti più esperti?

«Nessuno in particolare. Anzi sì, da Jarno (CTrulli, ndr) qualche tempo fa».

I precedenti degli italiani in Minardi lasciano ben sperare...

«Eh, è vero, ma adesso non facciamoci troppe illusioni! Già questo ruolo non è affatto male, pensare oltre, poi, diventa prematuro».

A vincere ci pensi nel mondiale Gran turismo Fia.

«Finora è andata davvero bene (due gare e altrettante vittorie con Biagi, ndr), non pensavo a un simile inizio».

Marco M. Nagliati

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA Negli ultimi quattro anni il Cavallino sempre vittorioso a Barcellona con le vetture al debutto

Ferrari, e adesso tocca alla F2003-Ga

Gli ultimi test hanno finalmente dato l'Ok all'ultima nata della casa di Maranello

Schumacher a Barcellona vuole vincere con la nuova auto.

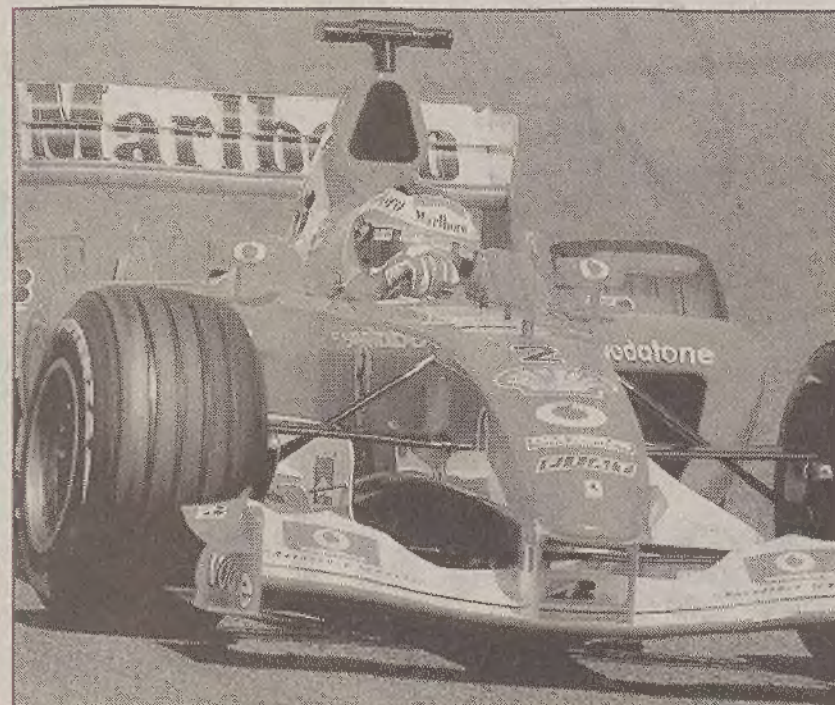
MONTMELÒ Finalmente è arrivato il momento della F2003-Ga. A tre mesi dalla presentazione, la nuova rossa dedicata a Gianni Agnelli farà ufficialmente il suo debutto sulla pista di Barcellona, pronta a offrire a Schumacher e Barrichello il suo conclamato potenziale per risalire la china.

La Ferrari ha deciso di voltare pagina, mandando in pensione la F2002 che passa allastoria come la «rossa» più vincente di sempre con 15 vittorie su 19 Gran premi disputati. A raccogliere lo scomodo testimone è la F2003-Ga, reduce da un lungo e travagliato cammino per trovare lanecessaria affidabilità.

Infatti i primi tre mesi di vita della nuova creatura del Cavallino non sono stati dei più fortunati anche se il primo approccio con la pista aveva visto Schumacher abbassare per 17 volte il record di Fiorano. A smorzare gli entusiasmi ecco arrivare alcuni intoppi con guasti a cambio e motore prima che il collaudatore Luca Badoer fosse protagonista di due uscite di strada per inconvenienti meccanici.

Il team annuncia il debutto a Imola, poi repentino dietrofront per guai al motore riscontrati nella decisiva sessione a Maranello. La scorsa settimana arriva il segnale atteso dai tecnici della Ferrari per la raggiunta affidabilità: Badoer completa senza assilli lasimulazione di tre Gran Premi. Questi test sembrano avere spazzato via le ultime perplessità e la F2003-Ga è promossa per il Montmelò.

Un dato statistico: negli ultimi quattro anni la Ferrari ha sempre vinto a Barcellona con la nuova macchina al debutto.

Michael: «Vettura fantastica». Rubinho: «Grandi potenzialità»

Rubinho: «Una vettura dalle grandi potenzialità».

MONTMELÒ Dopo la prima vittoria stagionale nel Gran Premio di San Marino e le esequie private della mamma Elisabeth in Germania, il pentacampione del mondo Michael Schumacher è pronto per scendere in pista a Barcellona al volante della nuova monoposto del Cavallino, la F2003-Ga. Al suo fianco il brasiliano Rubens Barrichello che, insieme al collaudatore Luca Badoer, la scorsa settimana ha collaudato al Mugello la nuova rossa: «Sono molto fiducioso - ha ammesso Rubinho - questa è una macchina dalle grandi potenzialità».

Abile e arruolata. Questo l'ordine impartito dalla scuderia di Maranello che consentirà a Schumacher e Barrichello di debuttare a Montmelò con la F2003: «È una vettura fantastica - ha dichiarato senza mezzi termini il tedesco. - Credo sia stata una scelta giusta quella di aspettare fino alla Spagna per farla debuttare in gara perchè così abbiamo potuto acquisire un maggior numero di dati e informazioni preziose». Dopo il grave lutto familiare, il successo di Imola ha «sportivamente» ricaricato le batterie a Schumi, peraltro già incoronato dal patron della F1 Bernie Ecclestone: «Sono certo che Michael vincerà il sesto titolo mondiale - queste le parole testuali di Ecclestone - ma per lo spettacolo e il bene della Formula Uno mi auguro che lo faccia all'ultima curva dell'ultimo Gran Premio».

Dopo la prova del Gran Premio di Spagna al suo posto potrebbe subentrare Wurz ma dal fanta-mercato spunta una voce sorprendente

Pizzonia già bocciato e si parla del ritorno di Irvine

MONTMELÒ Pareva strano che il team meno stabile della Formula Uno perdesse l'occasione per confermarsi tale. Così il frenetico avvicendamento che ha coinvolto tanti fra tecnici e dirigenti, nomi spesso di prestigio, all'interno della Jaguar sembra nuovamente attualità e questa volta interessa i piloti. Nel particolare uno dei due titolari, ovvero il brasiliano Antonio Pizzonia, esordiente.

Che «jungle boy», come lo chiamano nel team (è nato in Amazzonia, a Manaus), stia pagando un caro dazio all'inesperienza è chiaro, certo quattro gare appena sono poche per silurare un pilota considerato di buone prospettive appena qualche mese fa. Soprattutto se ti trovi fra le mani il volante di una tutt'altro che trascendentale Jaguar R4.

Ma il team verde è ormai deciso a cambiare guida, convinto che un pilota all'altezza possa eguagliare le buone prestazioni di Mark Webber, l'altro conduttore del giaguaro.

Irvine (nel '99 con la Ferrari) potrebbe tornare alle corse.

A quando, dunque, il cambio? Non è esclusa una sorpresa già a Barcellona in questo fine settimana, ma più realisticamente si aspetterà il Gp d'Austria di quindici giorni dopo.

E con chi dividerà il box Mark Webber? L'obiettivo è puntato sull'austriaco Alex Wurz, nell'ultimo biennio (e tuttora) collaudatore McLaren. La voglia del pilota di rientrare in pista da protagonista, unita alla determinazione della Jaguar nell'ingaggiarlo e alla buona inclinazione della McLaren a accontentare entrambi suggeriscono da sé la soluzione più probabile.

L'«alternativa» all'alternativa Wurz sarebbe Antony Davidson, il quale tuttavia è difficile possa garantire l'atteso salto di qualità che sfugge a Pizzonia.

Infine, ma si tratta di fanta-mercato, è spuntata una voce che vorrebbe la Jaguar interessata al ritorno di Eddie Irvine, fino all'anno scorso pilota proprio per la squadra di Milton Keynes.

Eddie venne scartato a causa dell'ingaggio troppo oneroso; possibile sia tanto cambiata la situazione nel giro di pochi mesi?

m. m. n.

IN BREVE

Zanardi torna di nuovo in pista sul circuito del grave incidente

BOLOGNA Alessandro Zanardi (36 anni), il pilota bolognese al quale nel 2001 furono amputate entrambe le gambe in seguito a un gravissimo incidente al Lausitzring (Est della Germania), tornerà a girare su quello stesso circuito. L'11 maggio Zanardi - immediatamente prima della partenza della gara «German 500» - intende effettuare 12 giri di pista a bordo di una vettura ChampCar riadattata appositamente per lui. Il pauroso incidente del 15 settembre 2001 avvenne proprio a 12 giri dal termine della gara. «Alex sarà al Lausitzring per l'intero weekend di gare» ha detto il direttore del circuito tedesco Hans-Jörg Fischer.

Trulli: «Al Montmelò farò bene»

Jarno Trulli

MONTMELÒ Nove punti nelle prime tre gare che avevano lasciato sognare. Nessun punto a Imola. Il bottino di Jarno Trulli non è certo esaltante, considerato che il compagno Alonso finora ha fatto meglio. Ma il pilota abruzzese non è particolarmente preoccupato: «Mi sento benissimo - ha detto - anche se ho avuto alcuni problemi a Imola, sappiamo che essi sono dovuti soprattutto a un brutto timing rispetto alle nuove regole e alle difficoltà di sorpasso. Fernando ha dimostrato che la vettura era veloce, anche su un circuito per noi ostile. È per questo motivo che mi sento piuttosto bene per Barcellona». I risultati ottenuti dalla Renault qui l'anno scorso aumentano poi la fiducia di Trulli.